



Please type a plus sign (+) inside this box → ☐

PTO/SB/21 (08-00)

Approved for use through 10/31/2002. OMB 0651-0031

U.S. Patent and Trademark Office: U.S. DEPARTMENT OF COMMERCE

Under the Paperwork Reduction Act of 1995, no persons are required to respond to a collection of information unless it displays a valid OMB control number.

TRANSMITTAL FORM

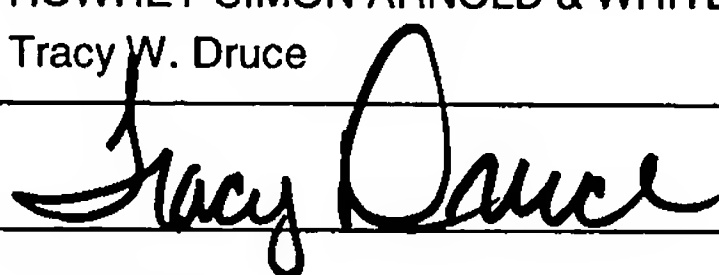
(to be used for all correspondence after initial filing)

TRANSMITTAL FORM (to be used for all correspondence after initial filing)	Applicati n Numb r	10/604,736	
	Filing Dat	08/13/2003	
	First Named Inv ntor	ALFREDSSON	
	Group Art Unit	3681	
	Examiner Name	Unknown	
Total Number of Pages in This Submission		Attorney Docket Number	00173.0035.PCUS00


ENCLOSURES (check all that apply)

<input type="checkbox"/> Fee Transmittal Form <input type="checkbox"/> Fee Attached <input type="checkbox"/> Amendment / Response <input type="checkbox"/> After Final <input type="checkbox"/> Affidavits/declaration(s) <input type="checkbox"/> Extension of Time Request <input type="checkbox"/> Express Abandonment Request <input type="checkbox"/> Information Disclosure Statement <input checked="" type="checkbox"/> Certified Copy of Priority Document(s) <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts/ Incomplete Application <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts under 37 CFR 1.52 or 1.53	<input type="checkbox"/> Assignment Papers (for an Application) <input type="checkbox"/> Proposed Amended Drawings <input type="checkbox"/> Licensing-related Papers <input type="checkbox"/> Petition <input type="checkbox"/> Petition to Convert to a Provisional Application <input type="checkbox"/> Declaration/Power of Attorney - Revocation of Prior Powers <input type="checkbox"/> Terminal Disclaimer <input type="checkbox"/> Request for Refund <input type="checkbox"/> CD, Number of CD(s) _____	<input type="checkbox"/> After Allowance Communication to Group <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Board of Appeals and Interferences <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Group (Appeal Notice, Brief, Reply Brief) <input type="checkbox"/> Proprietary Information <input type="checkbox"/> Status Letter <input checked="" type="checkbox"/> Other Enclosure(s) (please identify below): Postcard.
Remarks		

SIGNATURE OF APPLICANT, ATTORNEY, OR AGENT

Firm or Individual name	HOWREY SIMON ARNOLD & WHITE, LLP Tracy W. Druce 
Date	12/04/2003

CERTIFICATE OF HAND DELIVERY

I hereby certify that this correspondence is being hand delivered to the United States Patent and Trademark Office, Arlington, VA. 22202 on this date:			
		12/04/2003	
Typed or printed name	Daniel Hernandez		
Signature		Date	12/4/2003

Burden Hour Statement: This form is estimated to take 0.2 hours to complete. Time will vary depending upon the needs of the individual case. Any comments on the amount of time you are required to complete this form should be sent to the Chief Information Officer, U.S. Patent and Trademark Office, Washington, DC 20231. DO NOT SEND FEES OR COMPLETED FORMS TO THIS ADDRESS. SEND TO: Assistant Commissioner for Patents, Washington, DC 20231.

PRV

PATENT- OCH REGISTRERINGSVERKET
Patentavdelningen

Intyg Certificate



Härmed intygas att bifogade kopior överensstämmer med de handlingar som ursprungligen ingivits till Patent- och registreringsverket i nedannämnda ansökan.

This is to certify that the annexed is a true copy of the documents as originally filed with the Patent- and Registration Office in connection with the following patent application.

(71) *Sökande* Volvo Lastvagnar AB, Göteborg SE
Applicant (s)

(21) *Patentansökningsnummer* 0100453-0
Patent application number

(86) *Ingivningsdatum* 2001-02-13
Date of filing

Stockholm, 2003-11-03

För Patent- och registreringsverket
For the Patent- and Registration Office

Hjördis Segerlund
Hjördis Segerlund

Avgift
Fee 170:-

Anordning vid synkronisering

5 UPPFINNINGENS TEKNISKA OMRÅDE

Föreliggande uppfinning avser en anordning vid synkronisering, vilken är anordnad i ett växelarrangemang tillhörande en fordonstransmission, enligt ingressen till det efterföljande patentkravet 1.

- 10 Synkroniseringen är avsedd att synkronisera rotationsvarvtalet mellan ett transmissionselement och ett relativt transmissionselementet koaxiellt frilöpande anordnat och i en växel ingående kugghjul.

15 TEKNIKENS STÅNDPUNKT

En växellåda i en fordonstransmission har vanligtvis en ingående rotationsaxel samt en utgående rotationsaxel.

Den huvudsakliga uppgiften är att överföra rotation med möjlighet att välja olika rotationsutväxlingar

- 20 mellan ingående och utgående axel. SE 450944 B1 visar ett exempel på ett tvåväxlat synkroniserat växelarrangemang i en range-växellåda av planetväxeltyp, där synkroniseringen för vardera växeln

utgörs av en kopplingsring, en med kopplingsringen

- 25 genom friktionsytor samverkande och axiellt förskjutbar synkroniseringsring, vilken är anordnad att rotera med

en axiellt förskjutbar kopplingshylsa, samt ett fjädringselement i form av en ringfjäder. Ringfjädern

- 30 överför anpressningskraft från hylsan till synkroniseringsringen vid synkronisering och växling

genom samverkan med urtag i kopplingshylsan. Vid byte av växel, exempelvis från lågrangeläge (stor utväxling)

till högrangeläge (direktväxel) ska ringhjulets rotationshastighet anpassas till utgående axels

- 35 rotationshastighet innan det kan låsas till eller

kopplas till den utgående axeln. Detta görs genom att
en anpressningskraft tillförs kopplingshylsan i axiell
riktning mot synkroniseringsringen för högrange, dvs
synkroniseringsringen som ska anpassa ringhjulets
5 rotation till den utgående axelns rotationshastighet.
När synkronisering av rotationsvarvtalet skett låses
ringhjulet till utgående axeln genom att
kopplingshylsan nu axiellt kan förskjutas och gå i
ingrepp med kopplingsringen för högrange, vilken
10 kopplingsring är fast anordnad på den utgående axeln.
Genom bommar för medbringning anordnade på båda
synkroniseringsringarna kommer dessa alltid att rotera
med kopplingshylsan även då kopplingshylsan förskjuts
axiellt relativt respektive synkroniseringsring. Detta
15 innebär att den synkroniseringsring som för tillfället
inte har sin rotationshastighet anpassad till
tillhörande kopplingsring, dvs i nämnda exempel
synkroniseringsringen för lågrange, kommer att ligga
och släpa mot sin tillhörande kopplingsring. Eftersom
20 rotationshastigheterna är olika på
synkroniseringsringen och kopplingsringen för den ej
inkopplade växeln leder detta till friktionsförluster
då de koniska friktionsytorna glider mot varandra.
Samma friktionsförluster uppstår då lågrangeväxeln är
25 inkopplad och synkroniseringsringen för högrangeläget
ligger och släpar mot tillhörande kopplingsring.

Synkroniseringsringarna är axiellt förskjutbara
relativt kopplingsringen och kopplingshylsan. Detta
30 medför att då fordonet, i vilket växelarrangemanget är
anordnat, färdas i exempelvis uppförsbackar eller
nerförsbackar kommer en av synkroniseringsringarna att
släpa mot sin kopplingsring mer eller mindre beroende
på i vilken axiell riktning den vill röra sig pga
35 tyngdkraften.

För en liknande anordning som den i SE 450944 B1 exemplifierade anordningen för tunga dieselfordon har ett medelmotmoment på cirka 2 Nm uppmätts från den
5 släpande synkroniseringsringen för lågrange, vilket motsvarar cirka 1 cl dieselbränsle per 10 km.

En annan vanligt förekommande känd typ av växelarrangemang visas i exempelvis EP 821183 A1. Här
10 är istället kopplingshylsan anordnad att alltid rotera med rotationsaxeln och respektive kugghjul är frilöpande anordnat på axeln. Samma friktionsförluster i synkroniseringen uppstår även här. EP 821183 A1 visar även exempel på synkronisering med dubbla friktionsytor
15 per synkronisering och växel.

Således finns det ett behov av att minska eller eliminera friktionsförluster i synkroniseringsanordningar. Detta är också huvudsyftet
20 med den nedan beskrivna uppfinningen.

SAMMANFATTNING AV UPPFINNINGEN

Den uppfinningsenliga lösningen av problemet med hänsyn taget till den uppfinningsenliga anordningen beskrivs i
25 patentkravet 1. Patentkraven 2 till 10 beskriver föredragna utföringsformer och utvecklingar utav den uppfinningsenliga anordningen.

Anordningen enligt uppfinningen utgår ifrån
30 synkroniseringsanordningar av i inledningen nämnda typer, dvs spärringstyp så kallad Borg-Warner-synkronisering, men vilken kännetecknas av att kopplingshylsan vid sin axiella rörelse för inkoppling av växel separerar friktionsytorna i synkroniseringen
35 till den växel som frikopplas. Detta genomförs genom att

åtminstone ett andra urtag, förutom urtaget på kopplingshylsan, med axiella ytor är anordnat på synkroniseringsringen för att samverka med fjädringselementet och därigenom dra isär
5 kopplingsringens respektive synkroniseringsringens friktionsytor.

De främsta fördelarna med anordningen enligt uppfinningen är att friktionsförluster från släpande
10 synkroniseringsringar elimineras, vilket leder till en bränslebesparing. Samtidigt minskas även slitaget på friktionsytorna.

Enligt en fördelaktig första utföringsform av
15 anordningen enligt uppfinningen är synkroniseringsringen sammanbyggd med ytterligare en spegelvänd synkroniseringsring till att bilda en dubbelsynkroniseringsring. Detta medför att endast ett urtag med axiella ytor kan anordnas på
20 dubbelsynkroniseringsringen och att endast ett fjädringselement därigenom behövs, som samverkar med detta andra urtag för att uppnå syftet enligt uppfinningen.

25 Förutom fördelen eliminering av friktionsförluster från släpande synkroniseringsringar, fås här även fördelen att i ett växelarrangemang reducera antalet ingående detaljer.

30 Ytterligare fördelaktiga utföringsformer utav uppfinningen framgår av de efterföljande beroende patentkraven (krav 2 till 10).

KORT BESKRIVNING AV RITNINGARNA

Föreliggande uppfinning kommer i det följande att beskrivas närmare under hänvisning till bifogade ritningar, vilka i exemplifierande syfte visar ytterligare föredragna utföringsformer av uppfinningen samt teknisk bakgrund.

Figur 1 visar en utföringsform av uppfinningen med ett urtag och ett fjäderelement per synkroniseringsring anordnade i en range-växel av planetväxeltyp.

Figur 2 visar en utföringsform av uppfinningen där två synkroniseringsringar är sammanbyggda till en dubbelsynkroniseringsring och anordnade i en range-växel av planetväxeltyp.

Figur 3 visar en utföringsform av uppfinningen med ett urtag och ett fjäderelement per synkroniseringsring anordnade i en range-växel av planetväxeltyp där kopplingshylsan utgörs av ringhjulet.

BESKRIVNING AV FÖREDRAGNA UTFÖRINGSFORMER AV UPPFINNINGEN

De i figur 1 och 2 visade utföringsformerna motsvarar i princip den i SE 450944 B1 visade range-växellådan förutom de för uppfinningen speciella delarna. Således betecknar 3 range-växelhuset. Basväxellådan (ej visad) har en utgående axel 5, som inskjuter i range-växellådans hus 3. Axeln 5 bildar range-växellådans ingående axel, som via en generellt med 7 betecknad planetväxel är kopplad till en utgående axel 8 försedd med en fläns för anslutning till fordonets kardanaxel.

Planetväxeln 7 innefattar ett med den ingående axeln 5 fast förbundet solhjul 9, vilket ingriper med planethjul

10, som är lagrade på axlar 11 uppburna av en planethjulshållare 12, vilken i sin tur via ett splinesförband 13 är ovridbart fäst på den utgående axeln 8. Planethjulen 10 ingriper med ett ringhjul 14, som uppvisar invändiga kuggar 15 i ingrepp med utvändiga kuggar 16 på en ringformad flåns 17, vilken är utformad i ett stycke med en kopplingshylsa 18. En låsring 19 i ett spår i ringhjulet fixerar delarna axiellt. Hylsan 18 är axiellt förskjutbar med hjälp av en icke visad, till fordonets växelmekanism kopplad skiftgaffel.

Kopplingshylsan 18 har invändiga tänder 20, som i det i figur 1 visade läget ingriper med motsvarande tänder på en kopplingsring 21, som via ett splinesförband 22 är ovridbart förbunden med planethjulshållarens 12 nav. Kopplingsringen 21 är utformad med en synkroniseringskona 23, vilken uppbär en synkroniseringsring 24 i ingrepp med kopplingshylsans 18 tänder 20. En motsvarande tandad kopplingsring 25 med synkroniseringskona 26 uppbärande en synkroniseringsring 27 är fixerad mot range-växelhushets 3 bakre gavel. Kopplingsringen 25 med utvändiga tänder 29 ingriper i husets 3 invändigt utformade tänder 30.

Kopplingshylsans 18 tänder 20 uppvisar första urtag 32 och 33, avsedda att upptaga var sin ringformig fjäder 28 och 34, vilka har till uppgift att överföra anpressningskraften från hylsan 18 till synkroniseringsringarna vid synkronisering och växling. De första urtagen 32 och 33 bildar i princip ett par ringformiga spår i vilka respektive tillhörande fjäder 28 och 34 pressas i och ur vid växling, varvid fjädrarna under växlingsrörelsen komprimeras, dvs spänns, av den mellan de första urtagen 32,33 bildade åsen 35. I urtagen 32,33 är de axiella ytorna mot åsen 35 anordnade

- med en för synkroniseringen avpassad sluttande vinkel för att respektive ringfjäders rörelse ut ur de första urtagen 32,33 ska ske vid en viss axiell anpressningskraft. Även ringfjädrarna 34,28 kan ha en
- 5 motsvarande vinklad kantyta. Kantytornas lutning anpassas enligt tidigare känt sätt till respektive synkroniseringsanordning för att uppnå optimal synkronisering.
- 10 På vardera synkroniseringsrings 24, 27 radiellt invändiga sida är anordnat en konisk friktionsyta 36 och 37, vilken vid synkronisering samverkar med vardera kopplingsrings 21, 25 motsvarande koniska friktionsyta 23 och 26. På synkroniseringsringarnas 24, 27 utvändiga
- 15 sida är anordnat bommar 38,39,40 och 41 för medbringning av synkroniseringsringarna. Bommarna 38,39,40 och 41 kan liknas vid tänder, vilka ingriper med motsvarande tänder 20 på kopplingshylsan 18. Bommarna tillser att synkroniseringsringarna roterar med kopplingshylsan 18.
- 20 Kopplingshylsan 18 är dock axiellt förskjutbar relativt respektive synkroniseringsring 24 och 27. På vardera synkroniseringsring mellan respektive bommar 38 och 39 samt 40 och 41 är anordnat ett andra urtag 42 respektive 43, vilket löper utmed hela respektive
- 25 synkroniseringsrings 24,27 omkrets. Respektive andra urtags 42,43 dimension bestäms av motsvarande ringfjäders 34,28 dimension så att respektive ringfjäder får plats då den befinner sig i sitt komprimerade läge dvs på åsen 35 (se ringfjäder 34 i figur 1).
- 30 I figur 1 avbildas en range-växel med högrangeväxeln inkopplad dvs ringhjulet 14 är inkopplat att rotera med utgående axeln 8. När föraren väljer lågrangeväxeln mha växelväljaren (ej visad) överförs på känt vis en axiell
- 35 kraft till kopplingshylsan 18, som får den att röra sig

- åt höger i figur 1. Hylsan 18 frikopplas först från kopplingsringens 21 tänder. Båda ringfjädrarna 28,34 följer med kopplingshylsan 18 i sin rörelse åt höger i figur 1. Ringfjädern 34 befinner sig i sitt
- 5 komprimerade, dvs spända läge, uppe på åsen 35 och ringfjädern 28 befinner sig i urtaget 33. Till en början följer inte synkroniseringsringarna med kopplingshylsans axiella rörelse. När kopplingshylsan 18 rört sig åt höger, motsvarande de andra urtags 42 och 43 längd (i
- 10 axiell riktning), slår respektive ringfjäder 34,28 i respektive andra urtags 42,43 högra axiella yta och drar därmed med båda synkroniseringsringarna 24,27 i kopplingshylsans 18 axiella rörelse. Därmed säkerställs att synkroniseringsringen 24 för högrange ej ligger och
- 15 släpar mot kopplingsringens 21 koniska friktionsyta 23. Eftersom friktionsytorna ej kommer att vara i kontakt med varandra så uppstår inga friktionsförluster eller onödigt slitage.
- 20 När kopplingshylsan med synkroniseringsringarna rört sig så pass långt åt höger att den koniska friktionsytan 37 kommer i kontakt med motsvarande koniska yta 26 på kopplingsringen 25 påbörjas uppbromsningen av kopplingshylsan 18 och ringhjulet 14. Under den
- 25 fortsatta förskjutningen av hylsan 18 komprimeras ringfjädern 28 genom samverkan mellan de vinklade kantytorna på urtaget 33 och fjädern 28 och förskjuts till slut till ett läge en bit upp över åsen 35. I detta läge är synkroniseringsarbetet fullbordat och
- 30 kopplingshylsan kan bringas i ingrepp med kopplingsringens 25 tänder 29 för att låsa ringhjulet 14 mot huset 3.

Motsvarande sker då kopplingshylsan 18 rör sig från lågrangeläge till högrangeläge, dvs förskjuts åt vänster i figur 1.

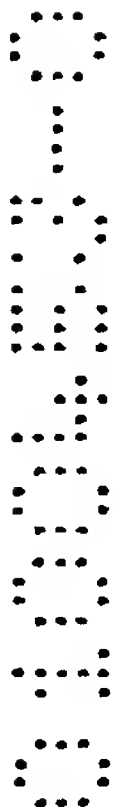
- 5 I utföringsformen enligt figur 2 är motsvarande två synkroniseringsringar sammanbyggda till en dubbelsynkroniseringsring 45. I och med att synkroniseringsringarna är sammanbyggda till en dubbelsynkroniseringsring 45 behövs endast en styck
10 ringfjäder 46 för att uppnå huvudsyftet enligt uppfinningen. Urtaget 49 är anpassat till avståndet mellan de första urtagen 47 och 48 för att ringfjädern 46 skall dra med sig dubbelsynkroniseringsringen 45 när den förskjuts mellan urtagen 47,48 då kopplingshylsan 18
15 förs åt höger mot lågrangeläget eller åt vänster mot högrangeläget.

- I figur 3 visas en utföringsform av uppfinningen anordnad i en typ av känd range-våxellåda där själva
20 ringhjulet 50 utnyttjas som kopplingshylsa. Ringhjulet 50 är på motsvarande sätt som kopplingshylsan 18 (se figur 1 och 2) axiellt förskjutbar mellan ett högrangeläge och ett lågrangeläge. En kopplingsring 51 är fast förbunden med rangevåxelhuset (ej visat) och
25 kopplingsring 52 är fast förbunden med axeln 53. Motsvarande synkroniseringsringar 54 och 55 samt motsvarande ringfjädrar 56 och 57 är anordnade på var sin sida om planethjul 58. Planethjulen 58 är anordnade på en planethjulshållare 59. Motsvarande första urtag 60
30 och 61 är anordnade på ringhjulet 50 och motsvarande andra urtag 62 och 63 är anordnade på synkroniseringsring 54 respektive 55 mellan bommar för medbringning. Även här finns möjligheten att bygga ihop synkroniseringsringarna 54 och 55 till en
35 dubbelsynkroniseringsring (ej visad), varvid antalet

ringfjädrar och urtag anordnade på dubbelsynkroniseringsringen kan reduceras till en styck av varje.

- 5 Istället för ringfjädrar är det möjligt att använda sig utav andra typer av fjädrande element för att åstadkomma axiell förflyttning av synkroniseringsringen och därmed minska friktionsförlusterna mellan synkroniseringsringens och kopplingsringens koniska friktionsytor.

Uppfinningen är inte begränsad till ovan nämnda växelarrangemang utan kan även med fördel anordnas i andra typer av växelarrangemang såsom t ex splitväxlar, basväxellådor eller vanliga synkroniserade växellådor.

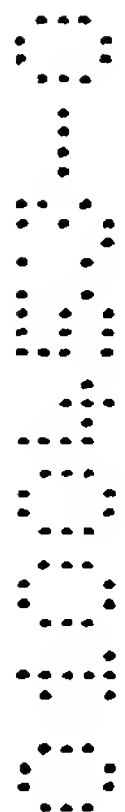


PATENTKRAV

1. Synkroniseringsanordning av spärringstyp, vilken är anordnad i ett växelarrangemang tillhörande en fordonstransmission, avsedd att synkronisera rotationsvarvtalet mellan ett transmissionselement (3,8,12,59) och ett relativt transmissionselementet koaxiellt anordnat och i en växel ingående kugghjul (14,50), där synkroniseringen utgörs av en kopplingsring (25,21,51,52), en med kopplingsringen genom friktionsytor (23,36,26,37) samverkande och axiellt förskjutbar synkroniseringsring (24,27,45,54,55), vilken är anordnad att rotera med en axiellt förskjutbar kopplingshylsa (18,50), samt åtminstone ett fjädringselement (28,34,46,56,57), vilket överför anpressningskraft från hylsan till synkroniseringsringen vid synkronisering och växling genom samverkan med första urtag (32,33,47,48,60,61) i kopplingshylsan, k ä n n e t e c k n a d av att kopplingshylsan (18,50) vid sin axiella rörelse för inkoppling av växel separerar friktionsytorna (23,36,26,37) i synkroniseringen till den växel som frikopplas.
2. Anordning vid synkronisering enligt kravet 1, kännetecknad av att åtminstone ett andra urtag (42,43,49,62,63) med axiella ytor är anordnat på synkroniseringsringen för att samverka med fjädringselementet och dra isär friktionsytorna mha kopplingshylsans axiella rörelse.
3. Anordning vid synkronisering enligt kravet 2, kännetecknad av att synkroniseringsringen är sammanbyggd med ytterligare en spegelvänd synkroniseringsring till att bilda en dubbelsynkroniseringsring (45).

4. Anordning vid synkronisering enligt kravet 3, kännetecknad av att endast ett andra urtag (49) med axiella ytor är anordnat på dubbelsynkroniseringsringen (45) och att endast ett fjädringselement (46) samverkar med det andra urtaget (49).
5. Anordning vid synkronisering enligt något av föregående krav, kännetecknad av att synkroniseringen är anordnad i en range-växel, vilken inkluderar en planetväxel (7,65), där transmissionselementet är en del av ett planetväxelhus (3) eller en planethjulshållare (12,59) samt att kugghjulet är ett i planetväxeln ingående ringhjul (14,50).
6. Anordning vid synkronisering enligt kravet 5, kännetecknad av att kopplingshylsan (18) är anordnad att rotera med ringhjulet (14).
7. Anordning vid synkronisering enligt kravet 5, kännetecknad av att kopplingshylsan utgörs utav ringhjulet (50).
8. Anordning vid synkronisering enligt något av tidigare krav, kännetecknad av att fjädringselementet utgörs av en ringfjäder (28,34,46,56,57).
9. Anordning vid synkronisering enligt något av kraven 1 till 4, kännetecknad av att transmissionselementet är en axel (8,53) och att kugghjulet är frilöpande anordnat på axeln samt att kopplingshylsan är anordnad att alltid rotera med axeln.

10. Anordning vid synkronisering enligt något av tidigare krav, kännetecknad av att de andra urtagen (42,43,49,62,63) är anordnade i åtminstone en bom (38,39,40,41) för medbringning av synkroniseringsringen och där bommen är anordnad på synkroniseringsringen.



SAMMANDRAG

Uppfinningen avser en anordning vid synkronisering, vilken är anordnad i ett växelarrangemang tillhörande en fordonstransmission, avsedd att synkronisera rotationsvarvtalet mellan ett transmissionselement (3,8,12,59) och ett relativt transmissionselementet koaxiellt anordnat och i en växel ingående kugghjul (14,50). Synkroniseringen utgörs av en kopplingsring (25,21,51,52), en med kopplingsringen genom friktionsytor (23,36,26,37) samverkande och axiellt förskjutbar synkroniseringsring (24,27,45,54,55), vilken är anordnad att rotera med en axiellt förskjutbar kopplingshylsa (18,50), samt åtminstone ett fjädringselement (28,34,46,56,57), vilket överför anpressningskraft från hylsan till synkroniseringsringen vid synkronisering och växling genom samverkan med första urtag (32,33,47,48,60,61) i kopplingshylsan. Vid inkoppling av en växel separerar kopplingshylsan (18,50) vid sin axiella rörelse friktionsytorna (23,36,26,37) i synkroniseringen till den växel som frikopplas genom åtminstone ett andra urtag (42,43,49,62,63).

(Fig. 1)



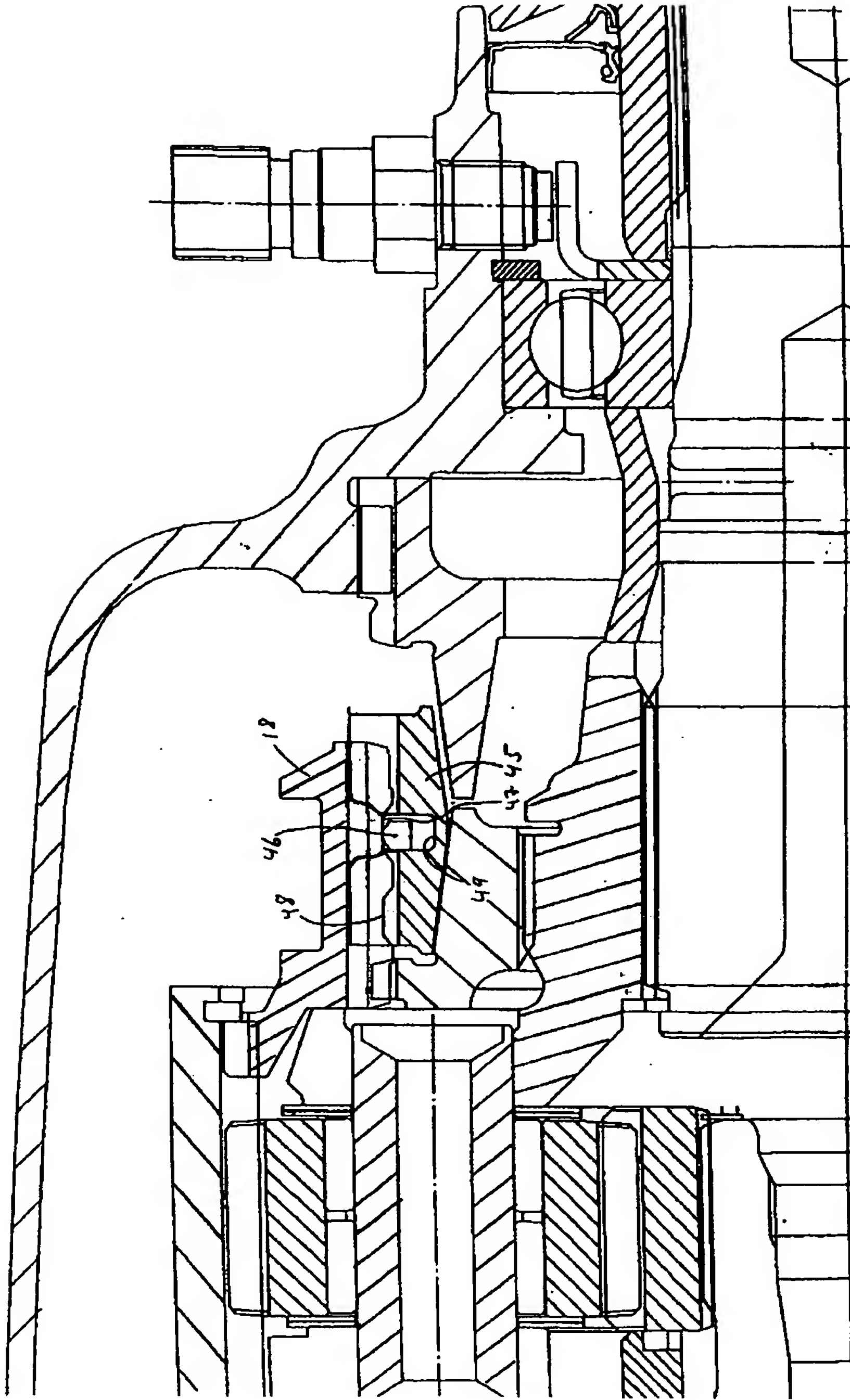


Fig. 2

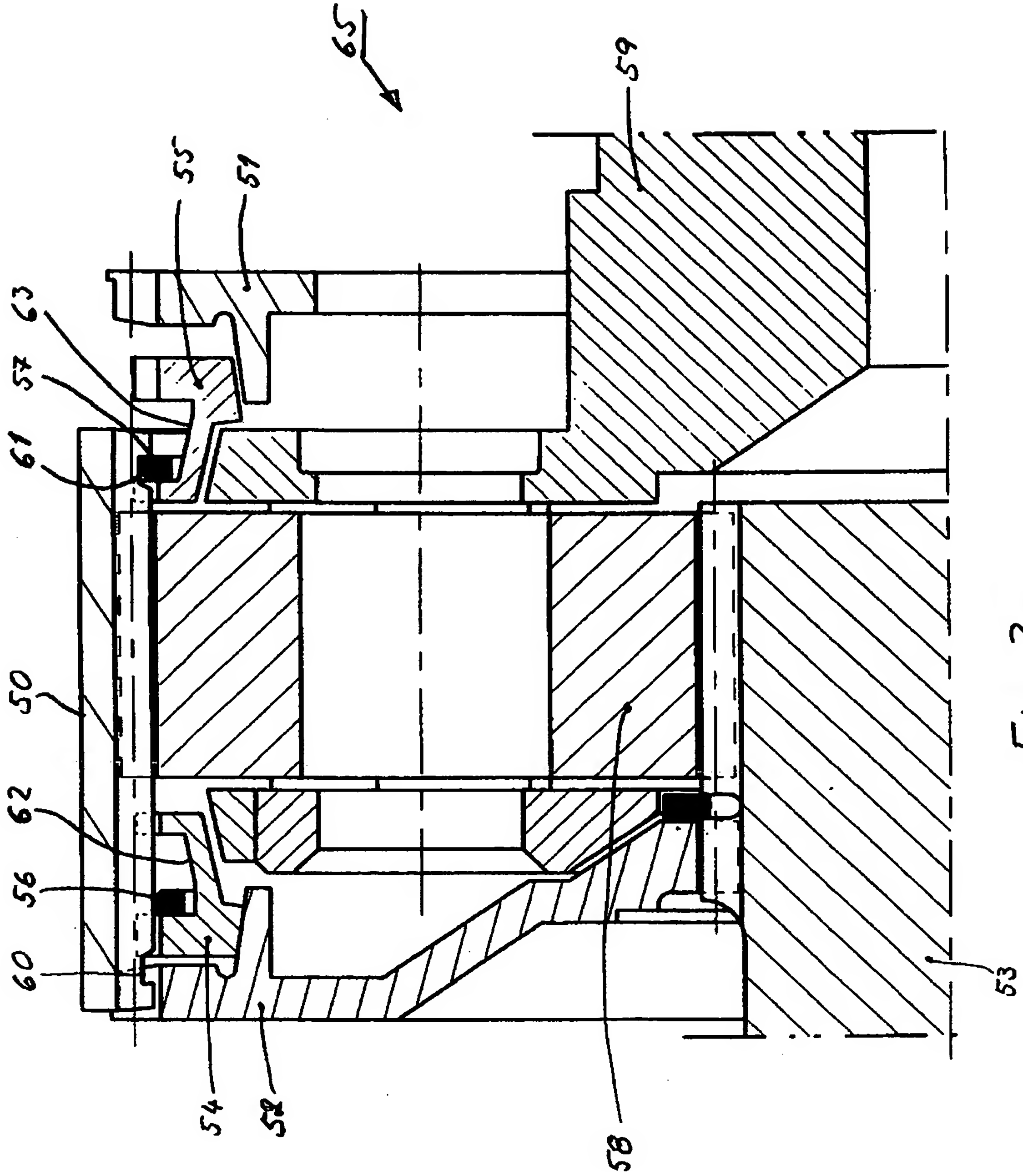


Fig. 3